Informa Bulteno
Bollettino Informativo

n-ro 1/1997

ITALA FERVOJISTO

Il Ferroviere Italiano



En Košice Gaetano Gubbioli salutas la 49an IFK nome de IFEA

Bulteno de la Itala Fervojista Esperanto Asocio (IFEA), dulingve redaktita (itale kaj esperante)

Bollettino dell`Associazione Italiana Ferrovieri Esperantisti, redatto bilingue (italiano e Esperanto)

Nova serio - Nuova serie

Junio - Giugno 1997

Un altro successo!

I ferrovieri esperantisti sono certo una categoria particolare, a cui certo dobbiamo essere fieri di appartenere.
Dopo essere riusciti a far parte attiva a pieno titolo del progetto RailLex dell'UIC (che come tutti sanno mira ad aggiornare continuamente la terminologia ferroviaria, ad introdurre altre lingue nella banca dati, ma anche ad uniformare la terminologia, concordando precise univoche definizioni) alla fine del 1996 è apparsa la 2a edizione del CD-ROM con qualche centinaio di nuovi termini e soprattutto con altre tre lingue: ceco, rumeno e danese (ricordiamo che nella prima versione del CD c'erano: francese, tedesco, inglese, spagnolo, italiano, olandese, polacco, ungherese, portoghese, svedese ed Esperanto).
Naturalmente anche la nostra versione Esperanto è stata aggiornata, ma è chiaro che la base precedente (il volume che molti di voi hanno ricevuto) è sempre validissima.
Quel che più conta è che sono state vinte tutte le perplessità relative alla possibilità di realizzare le varie versioni lingua nazionale / Esperanto, e viceversa, in quelle lingue già presenti nel CD, ma di cui nessuno si sarebbe potuto occupare.
A tal fine io stesso ho insistito affinché l'IFEF provvedesse alla stampa di qualche esemplare almeno delle lingue più importanti e diffuse, p.e. dell'inglese e del portoghese (dove purtroppo attualmente non vi sono delle "landaj asocioj") ed eventualmente di altre associazioni in difficoltà.
I colleghi ungheresi, che hanno sviluppato l'idea, non solo hanno stampato quelle menzionate, ma hanno completato tutta la gamma dei "terminari", cioè a Košice sono stati presentati tutti i 13 volumi, ben rilegati, di tutte le versioni Esperanto / lingua nazionale, e viceversa; veramente una bella vista!
Come italiani abbiamo pensato di acquistarla, tutta completa, per la biblioteca del Gruppo Esperanto del DLF di Bologna.
Il lavoro di aggiornamento e di rifinitura di un progetto e di un'opera del genere è ovvio che non finirà mai, ma, come dicevamo all'inizio, la base è solidissima e già collaudata da decenni di lavoro comune fra tutte le amministrazioni ferroviarie (e da qualche anno compreso l'IFEF) che partecipano al progetto RailLex.
Anche noi italiani cercheremo di continuare a contribuire con un controllo minuzioso da parte di colleghi volenterosi e pazienti.
Inoltre è da ricordare che il lavoro di definizione dei termini ferroviari, assolutamente indispensabile per i più recenti termini tecnici, sarà utilizzato nella nuova edizione del PIV (Plena Ilustrita Vortaro = vocabolario completo illustrato) di cui è in corso una radicale revisione, sia di contenuto che di impostazione metodologica.

La Sekretario

Il 49° Congresso IFEF a Koŝice (Slovacchia)

La più importante manifestazione annuale dei ferrovieri esperantisti si è svolta con pieno successo in quella bella cittadina che ci ha riservato più di una favorevole sorpresa.
La sede congressuale principale era un prestigioso hotel e anche altri saloni ci hanno accolti degnamente. La partecipazione non è stata molto numerosa, anche la delegazione italiana era minima, ma se c'è un rammarico deve essere quello di chi non è venuto. Infatti tutto è proceduto con molta regolarità e precisione, tutto ha funzionato a dovere.
Il Comitato organizzatore (ridotto e tutto al femminile) ha centrato il bersaglio di accontentare i partecipanti e di dare risalto all'attività esperantista.
Una cronaca dettagliata sottrarrebbe tempo e spazio, visto il programma tanto denso di iniziative, ma vogliamo citare i fatti principali.
All'inaugurazione nel teatro della Casa dell'Arte hanno partecipato autorità varie: l'ing. Ladislav Olexa per le Ferrovie Slovacche, il Vicesindaco, l'ing. Jan Zacko per la Sezione slovacca della FISAIC (il loro servizio sociale "Dopolavoro"), il sig. Jakob Tschantz (CH) cassiere FISAIC, il sig. Milan Neubeler per l'UEA. Dopo una pausa musicale si sono avvicendati i saluti ufficiali delle delegazioni partecipanti e il discorso di apertura del Presidente Per Engen. La "Faka Komisiono" si è riunita regolarmente continuando il lavoro di aggiornamento dei termini per il progetto RailLex (circa i volumi stampati ho già parlato a pag. 2) e la definizione dei termini (anche per il "PIV").
L'assemblea generale "Plenkunsido" è proceduto secondo le attese svolgendo tutti i lavori previsti, durante i quali sono stati nominati Membri Onorari IFEF i colleghi Lucien De Sutter (BE) e Gvodzen Sredic (YU).
La principale conferenza ferroviaria dal titolo "Passato e presente delle Ferrovie slovacche" è stata seguita da altre minori: "Storia ed evoluzione degli orari ferroviari", "Centrali elettriche ambulanti", ecc. tutte molto interessanti ed attuali.
Ma non c'è stato solo lavoro ... anzi.
La città è stata accoglientissima; il suo centro storico (in cui fervono tanti lavori di ristrutturazione) già bene mostra come ancor meglio si presenterà fra breve tempo. Una grandiosa cattedrale gotica e molti altri monumenti di ogni epoca fanno bella vista lungo la via (piazza) principale ove si passeggia piacevolmente godendo varie prospettive: la fontana musicale danzante, il teatro, i giardini, gli spettacoli dal vivo, la vivacità della gente.
La gita giornaliera ci ha visti a Bordejov, una cittadina a circa 80 km a N con una meravigliosa antica piazza, con la bella"urbodomo" e una cattedrale in cui ci sono ben 11 antichi altari gotici a trittico. ⇒

Nei pressi abbiamo visitato un'accogliente località termale: Bardejovke Kupele, con i suoi notissimi impianti ed un museo etnografico all'aperto.
La gita di mezza giornata ci ha visti nella valle Ĉermel su un treno a vapore sulla linea dei pionieri a scartamento ridotto 1000 mm.
Il banchetto e il ballo internazionale sono ormai tradizione consolidata e si sono svolti regolarmente.
Una delegazione ufficiale è stata ricevuta dal Sindaco di Koŝice, che ha fornito molte informazioni sulla vita e sui progetti della città.
Vi sono stati anche: un favoloso concerto di musica classica dell'orchestra d'archi Bohdan Warchal di Bratislava, una serata lirica con Katerina Kudlikova e Miroslav Smycka e uno spettacolo folcloristico con il gruppo Zeleziar; tutto indimenticabile.
Durante il Congresso ha anche funzionato una stazione radioamatoriale a cura dei colleghi della FIRACU e il servizio di annullo postale speciale per il congresso.
Durante la cerimonia di chiusura sono state presentate alcune divertenti scenette e infine la bandiera è passata nelle mani dei colleghi danesi che la custodiranno fino al prossimo anno per esibirla ad Aalborg (16-22 maggio 1998) dove si svolgerà il nostro 50° congresso "giubilare" a cui nessuno potrà permettersi di mancare.
Sono già disponibili gli "aliĝiloj".
Arrivederci quindi tra i fiordi della Danimarca.

Romano Bolognesi

Quote sociali IFEA ...

Anche per il 1997 la Quota sociale IFEA/IFEF è ferma a L. 20.000. I ritardatari per il 1996 possono versare insieme i due anni.
L'ultimo anno pagato compare sull'etichetta dell'invio.
Per memoria, ecco le varie possibilità di adesione presso l'IFEA e alcune offerte di pubblicazioni o di altre cose.
Segnalate sempre: causale, cambio di dati e di indirizzo!

IFEA/IFEF (tutti)	L. 20.000
FEI (ordinario)	L. 40.000
FEI (giovane o familiare)	L. 20.000
DLF (Effettivo)	L. 10.000
DLF (Aderente = familiare)	L. 5.000
DLF (Frequentatore)	L. 15.000
Circ. Cult. Gr. E-o Bologna	L. 10.000
Lessico Ferroviario RailLex	L. 20.000
Historio de IFEF	L. 5.000
Catalogo Fondo Librario BO	L. 5.000
L'E-o in Emilia Romagna	L. 10.000
Ĉu vi deziras korespondi?	L. 1.000
Distintivi	L. 3.000

Per minimo 3 copie: il prezzo di 2.
Più eventuali spese postali (per chi non ha indirizzo FS).
Per minimo 3 distintivi: invio gratis.
Scrivere all'IFEA, c/o DLF BO, via Serlio 25/2, 40128 Bologna.
N-o del Conto Corrente Postale IFEA:

19 33 64 03

Rinnovate la quota: l'IFEA potrà meglio programmarsi e operare.
Iscrivete o fate iscrivere un collega, un familiare, un amico, un samideano: dobbiamo crescere in qualità, ma anche in quantità.

La Kasisto

Filmoj

Trajnspurado

Ofte okazas en britaj stacioj, ke persono kun kajero en la mano serĉas trajnon, konkrete lokomotivojn, listas aŭ notas ilin, komparas kun la rezultoj de antaŭaj vizitoj aŭ de esploroj en aliaj stacioj, ktp.

Tiu ĉi emo spuri trajnojn nomiĝas en la angla *trainspotting* kaj en Esperanto, do, tranjnspurado.

Tia stranga hobio donis sian nomon al romano de Irvine Welsh, al teatraĵo kaj al furora filmo, reĝisorita de Danny Boyle kun skripto de John Hodge. Ĝin mi recenzas nun.

Unue, la sola rilato kun trajnspurantoj konsistas en tio, ke la ĉefa rolulo, Mark Renton, ŝatis trajnojn en sia infanaĝo, kiel daŭre montras la tapet-papero de lia ĉambro. La filmo traktas la vivon de grupo de geamikoj, plejparte heroinuloj, en la skota urbo Edimburgo...

Jorge Camacho

Films

Traccia di treno

Spesso accade in stazioni inglesi che una persona con un quaderno in mano cerchi treni, concretamente locomotive, le elenchi o le annoti confrontandole con i risultati di precedenti visite o di ricerche in altre stazioni, ecc.

Questa voglia di seguire le tracce dei treni si chiama in inglese *trainspotting* e in Esperanto, dunque, trajnspurado (traccia di treno).

Questo strano *hobby* ha dato il suo nome al romanzo di Irvine Welsh, alla trasposizione teatrale e a un film di successo prodotto da Danny Boyle con prefazione di John Hodge. Ecco la recensione.

Anzitutto la sola relazione con i cercatori di tracce di treni consiste nel fatto che il protagonista della vicenda, Mark Renton, nella sua infanzia, apprezzava i treni, come nel film continuamente si rileva dalla tappezzeria della sua camera. Il film tratta della vita di un gruppo di amici, per lo più tossicomani, nella città scozzese di Edimburgo...

(Trad. Enrico Molesini)

1997: un anno decisivo per le ferrovie italiane

Il 1996 si è chiuso assai tristemente con le polemiche sulla "tangentopoli ferroviaria", che ha visto come attore principale l'amministratore delegato avv. Necci.

Ora il nuovo amministratore è Giancarlo Cimoli, proveniente dalla società "Edison SPA", la capogruppo per l'energia della "Montedison". Egli si è laureato in ingegneria chimica al Politecnico di Milano nel 1965.

Purtroppo il 1997 si è dolorosamente aperto con il tragico incidente di Piacenza, a causa del ribaltamento del Pendolino, attualmente "fiore all'occhiello" dell'Azienda Ferroviaria ed universalmente apprezzato (proprio in questi ultimi mesi, persino le ferrovie malesi hanno ordinato alcuni pendolini per la loro rete).

Per il gravissimo incidente di Piacenza vi sono state moltissime polemiche, interviste anche a sproposito che sembravano calpestare persino il dolore dei parenti delle vittime.

A questo punto è d'obbligo per la sicurezza di tutti un "check up" su tutta la rete.

Lo ha solennemente promesso e precisato il nuovo amministratore delegato Giancarlo Cimoli in una intervista al direttore di "Repubblica" Ezio Mauro, affermando, altresì, che la sicurezza è un fattore fondamentale, e perciò è già prevista una serie di tecnologie nuove e l'inserimento di nuovo materiale rotabile.

Gli impegni, sia per l'alta velocità sia per la ristrutturazione dei nodi ferroviari, fanno del 1997 un anno di grande impegno lavorativo.

Per ciò che concerne il miglioramento del materiale rotabile e trazione possiamo dire che il 1997 è il primo anno della prima fase di un complesso di lavori triennali, al fine di migliorare la qualità dei servizi offerti.

Nel corso del 1997 saranno consegnate all'esercizio circa 40 nuove locomotive elettriche, alcuni nuovi treni "alta frequentazione", 70 carrozze di vario tipo e 500 carri merci. Verranno consegnati 30 magnifici "ETR 500" e 9 Pendolini per la società italo svizzera "Cisalpino".

L'anno in corso sarà l'anno del nuovo "programma Eurostar", con l'entrata in sevizio (orario estivo '97) dei 30 "ETR 500".

(Continua a pag. 7)

Ĉina ekonomio

Post trijara konstruado la Fervojo inter Pekino kaj Julong (Ĝiŭlong) de Hong Kong, la plej longa ferŝtala arterio de ĉinio, lanĉiĝis en la 1a de septembro 1996.

La fervojo, kun totala longo de 2.553 km, trairas 98 urboin kaj guberniojn de 9 provinĉoj kaj municipoj. Ĝiaj akipaĵoj kaj administraj instalĵoj estas plej avangardaj en Ĉinio. Ĝi ne nur mildigas la streĉan transportadon de la ĉinaj fervojoj, sed ankaŭ akcelas la ekonomian disvolviĝon de la malriĉaj regionoj ĉe la fervojo.

En la komenca periodo la trajno kuras sur la fervojo 60 km hore kaj la veturado de Pekino al Shenzhen bezonas 48 horojn.

(El Popola Ĉinio - n-ro 12/96)

Economia cinese

La ferrovia tra Pechino e Julong di Hong kong, la più lunga arteria ferroviaria della Cina, la cui costruzione è durata tre anni, è stata inaugurata il primo settembre 1996.

La ferrovia, con una lunghezza totale di 2.553 km, attraversa 98 città e il governatorato di 9 circoscrizioni amministrative e municipi. Le sue attrezzature e impianti amministrativi sono i più all'avanguardia in Cina. Questo non solo mitiga il sovraccarico delle ferrovie cinesi ma accelera anche lo sviluppo economico delle regioni povere toccate dalla ferrovia.

Nel periodo iniziale il treno viaggia a 60 km all'ora e per il trasporto da Pechino al Shenzhen occorrono 48 ore.

(Trad. Enrico Molesini)



(segue da pag. 6)

1997: un anno decisivo ...

Prenderà avvio il programma d'ammodernamento dei servizi notturni, grazie alle 100 nuove cuccette "Comfort" ed alle prime 20 nuove vetture letto "Excelsior".

Per ritornare all'argomento sulla sicurezza sono previsti lavori per estendere i sistemi CTC o ATC, che permetteranno ai treni di viaggiare in maniera "intelligente", con grandi vantaggi per l'esercizio poiché permetteranno di ridurre decisamente le possibilità di errore umano.

Speriamo che questo benedetto 1997 ci porti, non solo ferroviariamente, un po' di serenità.

Paolo Spadafora

Ĉu la Plejaltulo parolas Esperante?

Kiu skribas estas freŝa emerito kaj kiel esperantisto konsiderinde nova (ekde la jaro 1988).
Tio ĉi supre por eviti miskomprenojn pri la jeno...
En ĉi tiuj jaroj mi havis la eblecon rimarki, ĉu laŭ aŭditaj diroj ĉu per observo, ke maljuniĝante multaj esperantistoj pliigas sian esperantan fervoron.
Eble estas nekonscia ago, sed mi opinias pli racia ol kiom ĝi povu aperi.
Nome, oni povas kredi aŭ ne kredi, estas fakto ke ni ĉiuj mortidevaj iafoje pensas: "Kio okazos poste?" Tio estas cerbumiga problemo!
Kaj, kial ne supozi, ke ekzistas iu Plejaltulo, kiu pridemandos nin?
Kaj per kiu lingvo li alparolos nin?
Oni povus respondi: en la patrina lingvo de ĉiu mortinto; sed licas imagi ke ankaŭ por la Plejaltulo estas neeble scipovi la lingvojn de la tuta homaro.
Tial: ĉu angla, germana, rusa, ĉina, hispana, itala, k.t.p.?
Tia elektado, pro konataj kialoj, estas verdire neebla.
Do, kial ne Esperanto?
Estus solvo, taŭga solvo.
Oni povos obĵeti, ke nur tre eta parto de la homaro parolas Esperanton!
Estas vere, sed ni scias, kaj verŝajne eĉ la Plejaltulo scias, ke lerni Esperanton estas pli facile ol lerni iun aijn alian lingvon.
Sekve oni povos organizi kursojn laŭbezone.
Ekzemple: unuagrada kurso por homoj, kiuj devas fari etan konfeson, duagrada por normala konfeso kaj superaj kursoj por komplikaj konfesoj aŭ por eminentuloj.
Kaj kiuj estos la instruistoj?
Nu, kompreneble, tiuj kiuj estis esperantistoj en la vivo tera! Pro tio antaŭe mi aludis racian agon.
Okaze estas bele imagi, ke profesorino Dazzini, ĵus alvenanta tien supren, estas jam gvidanta superan kurson de Esperanto...
Bonan laboron Catina!

Enrico Molesini

Britio

Favore fervoje

Por kovri la verajn kostojn de ŝoforado, ĉiu aŭto-posedanto en Britio devus elpoŝigi kvinoble pli grandan sumon ol nun por benzino. Tamen, pro kaŝitaj registaraj subvencioj, ŝoforoj enorme profitas, dum suferas kaj ne ŝoforoj kaj la medio. Jen la konkludoj de raporto eldonita de la premgrupo RDS (*Railway Development Society*/Fervoja Evoluiga Asocio).
La aŭtoroj de la raporto atentigas, ke se inkluziviĝas ĉiaj registaraj subvencioj, uzantoj de britaj ŝoseoj kaj aŭtovojoj profitas de finanza subteno 40-oble pli granda ol tiu rezervita por la fervojoj. Tamen ŝoseoj transportas nur 15-oble pli da pasaĝeroj kaj varoj ol fervojoj.
La kaŝitaj subvencioj, kiuj ĝenerale ne rekte enkalkuliĝas en la kostoj de auto-veturado, tamen kiuj ja devas esti tolerataj de impost-pagantoj, inkluzivas i.a. akcidentojn (la kostoj de polico, fajro-brigado kaj sanservoj - 17 miliardoj da britaj pundoj), provizon de parkejoj (6,7 mld.), perditajn laborhorojn kaŭzitajn de premŝtopitaj ŝoseoj (2 mld.), kaj degeneron de la medio (24 mld.).
La brita registaro postulas minimume 8-elcentan jarprofiton post investado en novaj fervojoj, kio - kiel substrekas la aŭtoroj de la raporto - ne validas por ŝoseo- kaj aŭtovojo-projektoj.

Paul Gubbins

(el " Monato", novembro 1996)

Gran Bretagna

A favore della ferrovia

Per coprire i veri costi del trasporto su gomma, ogni possessore di auto in Gran Bretagna dovrebbe sborsare una somma cinque volte più alta dell'attuale per la benzina. Tuttavia, per sovvenzioni indirette del governo, i trasportatori traggono un enorme profitto a scapito sia dei non trasportatori sia dell'ambiente. Ecco le conclusioni di un rapporto edito dal gruppo di pressione RDS (*Railwaj Development Society* / Associazione di sviluppo ferroviario).

(Continua a pag. 10)

(Segue da pag. 9)

A favore della ferrovia

Gli autori del rapporto avvertono che se si include ogni sorta di sovvenzione governativa, gli utenti delle strade e autostrade inglesi approfittano di un sostegno finanziario 40 volte più grande di quello riservato alle ferrovie. Ma la strada trasporta passeggeri e merci solo 15 volte più delle ferrovie.

Le sovvenzioni "indirette" che, in genere, non si calcolano direttamente nei costi del trasporto su gomma, ma che tuttavia devono essere sopportate dai contribuenti, includono, fra l'altro, gli incidenti (costi di polizia, vigili del fuoco e sanitari - 17 miliardi di sterline), fornitura di parcheggi (6,7 mld), perdite di ore di lavoro causate da chiusure di strade (2 mld.) e il degrado ambientale (24 mld.).

Il governo inglese pretende un profitto minimo dell'otto per cento annuo dagli investimento in nuove ferrovie, cosa che - come sottolineano gli autori del rapporto - non vale per gli investimenti in strade e autostrade.

(trad. Enrico Molesini)

Floroj por ...

CATINA DAZZINI

(1917-1997)

Ŝi forpasis la 17a de februaro en Massa.

Catina ne estis fervojisto, ŝi estis fervora instruisto, sed ŝi ĉiam forte estimis kaj subtenis nian movadon per membriĝo kaj partopreno en multaj IFEF-kongresoj.

Ŝi doktoriĝis pri beletro en Florenco (1940) kaj instruis en liceo ĝis pensiiĝo (1982). Ŝi longtempe kaj ĉieokaze instruadis kaj varbadis por Esperanto kaj estis vere elstara en la movado (ekde 1953).

Faka UEA-delegito pri edukado dum 40 jaroj, ŝi ankaŭ organizis kongresojn kaj multe klopodis por la nacia Esperanto biblioteko en Massa, kiu estis transdonita al la Ŝtato (ĉe Nacia Arkivo) en 1994.

ALFREDO BASSETTI

(1913-1997)

Lii forpasis la 25a de februaro en Trento, kie li loĝis.

Iama funkciulo de privata fevorjo li membriĝis al IFEA multajn jarojn.

Dum 50 jaroj li estis la animo de la Trento-esperantista movado kaj plurfoje konsilanto de la Itala Esperantista Federacio.

Sennombraj estis la iniciatoj, kiujn li entreprenis dum sia vivo por diskonigi Esperanton.

... floroj de la rememoro kaj de la bedaŭro.

Assemblea Generale IFEA

Il 2 marzo 1997 si sono svolte a Bologna la riunione del Comitato Esecutivo e l'Assemblea Generale IFEA. Purtroppo uno sciopero ferroviario ha impedito a diversi di partecipare. Tuttavia i lavori si sono svolti regolarmente. Il Sk ha informato sulla situazione associativa e, d'intesa con il Cassiere, ha presentato diversi documenti proiettando vari lucidi. E' stata lodata la ripresa del lavoro redazionale.

Le relazioni riferite ai punti di cui sopra sono state approvate all'unanimità.

Si è parlato di diverse iniziative: importante quella di settembre a Plan Val Gardena con la presenza di 16 esperantisti ("estraro" IFEF al completo con mogli); a novembre a Verona c'è stata la manifestazione a ricordo del 50° di fondazione del Gruppo.

Le elezioni per gli anni 1997-98 hanno dato i seguenti risultati: Pasquale Ceci (Pr); Comitato esecutivo: Romano Bolognesi (Sk), Sergio Negroni (Ks), Vito Tornillo (Kn), Enrico Molesini (Rd), Giancarlo Rinaldo (Fk), Paolo Spadafora. Revisori: Giuseppe Bertazzo, Franco Graziani, Gaetano Gubbioli; Probi viri: Germano Gimelli, Delvina Stanghellini, Emanuele Franchi.

Bolognesi ha informato che sta tenendo a Ferrara (al DLF) un corso di I grado. Sono inoltre in atto altri corsi a BO: I Gr. (Bonora al DLF e Tovoli al GEB), II Gr. (Bolognesi al DLF), III Gr. (Bolognesi al DLF).

Il Sk ha informato delle conferenze tenute in ottobre 1996 al DLF (Bolognesi, Bonora, Minnaja) e del "Corso di Interlinguistica" che ha appena tenuto al DLF BO (febbraio '97). Una serie di conferenze di interlinguistica sarà tenuto (09-10/97) alla Biblioteca Ariostea di FE (Bolognesi, Bonora).

Anche nel 1996 gli esperantisti sono stati presenti nello spazio DLF BO in Fiera (inizio Giugno) con vario materiale, e lo saranno anche nel 1997 (07-15/06).

I partecipanti esprimono soddisfazione per il 48° IFK Hago.

Nessuna novità circa il 49° IFK Koŝice (pare che il numero degli iscritti sia scarso), mentre non sembra che esso sia stato inserito nel Calendario Internazionale DLF. Questo è un cattivo segno per noi.

A settembre ci sarà la 4ª "Settimana della Cultura" del DLF di BO, con corso rapido di E-o.

Il Segretario

Il presente guarda al futuro

Fa le nostre fila è evidente un deprimente calo di attenzione, di tensione, di iniziativa, di continuità.

Essere esperantisti vuol dire seminare: "Ni semas kaj semas, konstante.". C'è chi si vergogna...

Seminare con entusiasmo, mostrare ciò che siamo, ciò che perseguiamo, ciò che realizziamo è un nostro preciso dovere.

"Do", l'attività ... sol la si fa.

Leggere l'Esperanto

L'Esperanto è una lingua molto armoniosa, degna di essere letta con l'esatta fonologia. In aiuto ai non esperantisti, ecco *tutte* le regole:

- ☆ la **pronuncia** è facile: l' **accento tonico** (la pausa della voce) cade sempre sulla **penultima vocale** della parola;
- ☆ le vocali sono **a e i o u**;
- ☆ l' **alfabeto** è formato dalle seguenti 28 lettere:

a	b	c	ĉ	d	e	f	g	ĝ	h	ĥ	i	j	ĵ
k	l	m	n	o	p	r	s	ŝ	t	u	ŭ	v	z

L'Esperanto è l'**unica lingua fonetica**: si pronuncia come si scrive e si scrive come si pronuncia; ogni lettera ha un suono, ad ogni suono corrisponde una lettera. Le lettere dell'Esperanto si pronunciano **come in italiano, tranne le seguenti**, che hanno il suono:

c	come la *z* sorda della parola *palazzo* (palaco)
ĉ	come la *c* palatale di *felice* (feliĉa)
g	come il gruppo *gh* gutturale di *ghisa* (giso) o *g* di *gas* (gaso)
ĝ	come la *g* palatale di *villaggio* (vilaĝo)
h	sempre leggermente aspirata (herbo)
ĥ	aspirata gutturale (ĥolero), come il gruppo *ch* tedesco (*bach*)
ĵ	strisciante, circa come *sg* in disgelo; meglio la *j* francese (*je*)
k	come il gruppo *ch* e la *c* gutturale di *chiosco* (kiosko)
s	come la *s* sorda in *sale* (salo)
ŝ	come il gruppo *sc* di *sceriffo* (ŝerifo)
z	come la *s* sonora di *musica* (muziko)
j	j e ŭ sono considerate consonanti e suonano come *i* e *u* brevi
ŭ	nelle parole italiane *gaio* (gaja) e *feudo* (feŭdo).

Ni semas kaj semas, konstante.